Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 16.) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Breslau bei Emil Kabath.

Posener Zeitung.

Neunundsiebzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M. Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien bei G. L. Daube & Co. — Haasenstein & Vogler, — Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank."

Nr. 344.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an

Donnerstag, 18. Mai

(Erscheint täglich drei Mal.)

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1876.

Amtliches.

Berlin 17. Mai. Der Kaiser und König hat den königl. preuß. Ober-Trib.-Rath Hahn zu Berlin zum richterlichen Mitgliede des Reichs-Eisenbahnamtes, und den königl. preuß. Kammerger.-Rath Detmann zu Berlin zum stellvertretenden richterlichen Mitgliede dieser Behörde, den seith. Reg.-Rath bei der General-Kommission zu Breslau August Ferdinand Albert Glatzel zum Geh. Reg.- und vortrag. Rath im Ministerium für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten; und den bish. außerord. Professor in der phil. Fakultät der Universität zu Breslau, Dr. Jacob Rosanes, zum ord. Prof. in derselben Fakultät ernannt.

An der Viktoriaschule zu Berlin ist der ord. Lehrer Dr. Band zum Oberlehrer befördert, bei der Sophien-Realschule in Berlin die Beförderung des ord. Lehrers Hermann Leisering zum Oberlehrer genehmigt worden.

Vom Landtage.

57. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 17. Mai, 11 Uhr. Am Ministertische Camphausen, Graf zu Eulenburg, Achenbach, Friedenthal, Ministerialdirektor Weishaupt, Geh. Räthe Rötger, Brefeld u. A.

Abg. Windthorst (Meppen) richtet an die Regierung folgende Interpellation: „Beabsichtigt die königliche Staatsregierung, den Häusern des Landtages noch in dieser Session eine Vorlage wegen Unterstützung derjenigen Landestheile einzubringen, welche durch Ueberschwemmungen und sonstige Naturereignisse im verflossenen Winter resp. im Anfange dieses Frühjahrs so schwer gelitten haben?"

Abg. Windthorst (Meppen): Die Frage, die ich an die Regierung gestellt, ist in sich klar und bestimmt. Die traurigen Naturereignisse, die dieselbe veranlaßt haben, sind allgemein bekannt, und ich enthalte mich deshalb, dieselben hier nochmals vorzuführen. Ob eine weitere Erörterung der Angelegenheit zweckmäßig sein wird, kann nur abhängen von der Antwort, die wir zu erwarten haben.

Minister Graf zu Eulenburg: Auf die Interpellation kann ich erwidern, daß noch in dieser Session ein zusammenhängender Gesetzentwurf oder getrennte Vorlagen dem Landtage zugehen werden, welche die Zustimmung des Landtages zu Leistungen von Beiträgen aus der Staatskasse an die durch die Ueberschwemmungen in ihrem Haus- und Nahrungsstande Geschädigten bezweckt, ebenso an diejenigen, welche an Deichverbänden betheiligt sind und die Lasten, die ihnen durch einen Neubau von Deichen auferlegt werden, allein zu tragen nicht im Stande sein werden, sowie endlich zur Unterstützung der durch den Bergsturz in Caub direkt Geschädigten. Wenn bisher derartige Gesetzentwürfe nicht vorgelegt wurden, so liegt das in der Natur der Sache. Was den Gesetzentwurf für die Beschädigten in Caub betrifft, so ist derselbe soweit fertig, daß er nur noch der allerhöchsten Vollziehung bedarf. Nun aber werden alle diejenigen, die jemals Ueberschwemmungen gesehen haben, davon überzeugt sein, daß es unmöglich ist, auch nur ein annäherndes Bild des wirklichen nachhaltigen Schadens zu gewinnen, bevor die bessernde Hand daran gelegt ist. Dies ist aber gerade im gegenwärtigen Jahre außerordentlich schwierig gewesen, da die Ueberschwemmungen sehr lange gedauert haben, und noch in diesem Augenblicke gehen mir Erklärungen seitens der Behörden zu, daß sie völlig außer Stande seien, Bericht darüber zu erstatten, ob an gewissen Orten ein nachhaltiger Schaden entstanden sei oder nicht. Ich erinnere nur an die Frage, ob die Aecker versandet und in Folge dessen ihre Besitzer in ihrem Vermögenszustande dauernd geschädigt sind, oder ob die Ueberschwemmung ohne dauernde Beschädigung nur eine vorübergehende war, ferner an die Frage: sind in diesem Jahre von den überschwemmten Aeckern noch Getreide-Ernten zu erwarten? Können die Felder noch bestellt werden? Diese Fragen können nur entschieden werden wenn nach Ablauf der Ueberschwemmung ein Sachverständiger ein positives Urtheil darüber abzugeben vermag. Denn darin werden Sie mir wohl alle beistimmen, daß der bloße Umstand, daß die Aecker überschwemmt worden sind, nicht Veranlassung dazu geben darf, dem Besitzer aus Staatsmitteln eine Entschädigung und Unterstützung zu gewähren, sondern es muß eben ein wirklich nachhaltiger Schaden im Haus- und Nahrungsstande des Besitzers entstanden sein und nachgewiesen werden. Wir werden wahrscheinlich während der Dauer des Landtags nicht im Stande sein, diesen Nachweis in bestimmten Zahlenwerthen anzugeben. Wir werden uns nur durch Wahrscheinlichkeitsberechnungen der Wahrheit nähern können, aber hoffentlich wird der Landtag sich dadurch nicht abhalten lassen, die Staatsregierung zu autorisiren, den Leuten je nach dem berechneten ungefähren Schaden zu Hülfe zu kommen. Wir werden also jedenfalls diese Wahrscheinlichkeitsberechnung mit dem daran geknüpften Gesetzesentwurfe noch im Laufe dieser Session dem Landtage vorlegen.

Hiermit ist die Interpellation erledigt.

Es folgt die zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den Ankauf und Ausbau der Bahnstrecken Halle-Kassel und Nordhausen-Nixei.

Abg. Berger: In der Budgetkommission ist man darüber einig gewesen, daß der Ankauf der Halle-Kasseler und Nordhausen-Nixeier Eisenbahn sich für den Staat durchaus empfiehlt und zwar wesentlich aus drei durchschlagenden Gründen: weil einmal für den Ausbau der Berlin-Wetzlarer Bahn eine erhebliche Ersparniß erzielt werde, weil die Zinsgarantie für die Halle-Kasseler Bahn fortfällt und endlich weil durch den Uebergang der Halle-Kasseler Bahn in das Staatseigenthum eine große durchgehende Linie in Staatshänden von Westen nach Osten hergestellt wird. Nur darüber war man in der Kommission verschiedener Meinung, welche Stellung die gesetzgebenden Faktoren gegenüber dem Eisenbahnprojekt Magdeburg-Erfurt einzunehmen hätten. Bekanntlich ließ sich die Magdeburg-Halberstädter Bahn, die seit mehreren Jahren mit der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft liirt ist, von der Regierung die Konzession zum Ausbau der Bahn Magdeburg-Erfurt ertheilen. In Folge einer nothwendigen Aenderung des Projekts der Berlin-Wetzlarer Bahn hat nun die königliche Regierung mit der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft sich dahin geeinigt, daß die letztere die in dem Traktus der Magdeburg-Erfurter Bahn liegende Strecke von Sandersleben nach Sangerhausen an den Staat abtritt. Mehrere Mitglieder der Budgetkommission waren der Ansicht, daß dieser Erwerb eines integrirenden Bestandtheils der Magdeburg-Erfurter Linie Seitens des Staats einen Vorwand der Magdeburg-Halberstädter Bahn als Konzessionärin gebe, von diesem Projekt ganz zurückzutreten. Daß eine derartige Intention vorhanden sei, manifestirt eine stattgehabte Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Bahn, welche ausdrücklich beschlossen hat, von dem Projekt Magdeburg-Erfurt zurückzutreten. Der Handelsminister hat pflichtmäßig seine Genehmigung zur Aufhebung der Konzession versagt. Man meinte aber dennoch in der Kommission, daß, wenn aus der Linie Magdeburg-Erfurt das Stück Sandersleben-Sangerhausen herausgeschnitten würde, dann die Magdeburg-Halberstädter Bahn sagen könnte, es sei ihr jetzt die Ausführung des ganzen Projekts nicht mehr möglich. Die Regierung erwiderte, daß in dem Vertrage mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn der Fall einer Mitbenutzung der Strecke Sandersleben-Sangerhausen vorgesehen und also die Nichtausführung der Magdeburg-Erfurter Bahn nicht zu befürchten sei. Diejenigen Kommissionsmitglieder, welche die Gelegenheit benutzen wollten, um die Magdeburg-Halberstädter als Rechtsnachfolgerin der Magdeburg-Leipziger Bahn zur Ausführung des Projekts zu nöthigen, beantragten, die letzte Rate des von der Regierung für Halle-Kassel zu zahlenden Kaufgeldes in Höhe von etwa 10 bis 12 Millionen Mk. bis zur Herstellung der Linie Magdeburg-Erfurt zurückzuhalten. Die Regierung widersetze sich diesem Antrage und auch die Mehrheit der Kommission lehnte ihn ab, weil eine derartige Aenderung des zwischen der Regierung und der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages das ganze Projekt des Ankaufs der Halle-Kasseler Bahn zum Scheitern bringen könnte, was aber die Staatsinteressen auf das Aeußerste schädigen würde; dagegen einigte sich schließlich die Kommission in der Annahme einer Resolution, welche die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft zur Erfüllung ihrer Pflichten in Bezug auf die Herstellung der genannten Bahn anhalten soll. Die Kommission beantragt daher: 1) dem Gesetzentwurfe, betreffend den Ankauf und Ausbau der Bahnstrecken Halle-Kassel und Nordhausen-Nixei in nachstehender Fassung die verfassungsmäßige Zustimmung zu ertheilen; 2) die königliche Staatsregierung aufzufordern, die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zur baldigen Herstellung der Bahn Magdeburg-Erfurt anzuhalten.

Abg. Weber (Erfurt): Ich will nur im Anschluß an die Resolution und die vom Berichterstatter dazu gegebenen Erläuterungen die Anfrage an den Handelsminister richten, was er zu thun gedenkt, um die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft zur Erfüllung ihrer Pflicht wegen Herstellung der Magdeburg-Erfurter Bahn zu zwingen. Ich kann es nur im höchsten Grade ungerecht finden, daß man von dieser Gesellschaft bei Ertheilung der betreffenden Kaution sich nicht als Zwangsmittel für die Ausführung des Unternehmens eine Kaution hat geben lassen, wie man sie sonst bei Ertheilung von Konzessionen von allen Privatpersonen fordert. Es kann doch auch für den Staat gewiß nicht gleichgiltig sein, wenn von einer Gesellschaft, wie es hier seitens der Magdeburg-Halberstädter geschah, Prioritäts-Stammaktien ausgegeben werden, die ausdrücklich zu dem Zwecke bestimmt sind, die genannte Bahn zu bauen und daß hinterher, nachdem diese Aktien ausgegeben sind, die Generalversammlung ganz ruhig beschließt, die Bahn nicht zu bauen, so daß die ausgegebenen Prioritäten für ganz andere Zwecke verwendet werden.

Abg. Windthorst (Meppen): So lange ich keine Gewißheit darüber habe, ob in Zukunft das Reich oder der preußische Staat die Eisenbahnen besitzen wird, kann ich meinerseits zu keinem derartigen Unternehmen, wie das vorliegende, meine Zustimmung geben, weil ich sonst dem Reichseisenbahnprojekt förderlich zu sein glaube. Ich will diesen Plan aber durchaus nicht fördern und muß daher meinen rein negativen Standpunkt festhalten. Was die Resolution anbetrifft, so sehe ich kaum, wie dieselbe sich zur Zeit rechtfertigen läßt, will aber den weiteren Gang der Diskussion abwarten, ehe ich mich dafür oder dagegen entscheide.

Abg. Wehrenpfennig: Ganz abgesehen von der Frage, ob das Reich oder der preußische Staat in dem Besitze der dominirenden Eisenbahnlinien sich befindet, wird doch die große Mehrheit des Hauses darüber einig sein, daß gewisse große Verbindungslinien, wie es z. B. die Linie Halle-Kassel ist, eine Linie, die das östliche und westliche Staatsbahnnetz in Verbindung setzt, nicht im Privatbesitz bleiben kann, sondern sei es vom Reiche oder vom preußischen Staate zu erwerben ist. Die Sistirungspolitik des Abg. Windthorst würde also in keinem Falle zutreffen, ob nun die Eisenbahnen an das Reich übergehen oder nicht. Was die Resolution betrifft, so ist doch der Abg. Windthorst sonst stets bereit, die Rechte der Privaten und Aktionäre gegenüber der Willkür der Aktiengesellschaften zu vertreten, ich verstehe deshalb nicht, wie er in diesem Falle, der in sich so klar liegt, die Resolution nicht unterstützen will. Ich kann dem Handelsminister nur den dringenden Wunsch aussprechen, daß er bei Ertheilung von Konzessionen an Eisenbahngesellschaften stets eine Kaution fordern möge, um ein Zwangsmittel in der Hand zu haben, die Gesellschaft zur Ausführung des betreffenden Unternehmens anzuhalten. Wenn in dieser Beziehung, sowie in Betreff der mangelnden Staatskontrolle über die 10 Millionen Stammprioritäten, welche die Gesellschaft zum Zweck der später nicht ausgeführten Bahn ausgegeben hat, Mängel in dem Aktiengesetz die Schuld tragen, so habe ich den dringenden Wunsch, daß wir sobald als möglich diese, sowie die anderen bis jetzt hervorgetretenen Mängel unserer Aktiengesetzgebung beseitigen.

Handelsminister Dr. Achenbach: Zunächst habe ich allerdings meine Verwunderung darüber auszusprechen, daß der Abgeordnete Windthorst das sogenannte Reichseisenbahnprojekt benutzt hat, sich als Gegner der Vorlage zu bekennen. Da er früher für die Linie Berlin-Wetzlar stimmte, sogar sich für das Zustandekommen dieser Anlage interessirt hat, muß er doch kein Gegner der Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes sein, im Gegentheil davon ausgehen, daß es im Interesse des Staates liege, in den Besitz dominirender Linien zu gelangen. Mir ist auch persönlich aus der Thätigkeit des Abgeordneten Windthorst in Hannover bekannt, daß er dort ein Anhänger des Staatseisenbahnsystems gewesen ist. Ich vermag daher in der That nicht zu erkennen, wie die eventuelle Frage, ob in Zukunft das Reich oder die einzelnen Staaten speziell Preußen, die Staatseisenbahnen verwalten werden, ihn abhalten kann, für eine Vorlage, wie die gegenwärtige, zu stimmen, die im höchsten finanziellen und wirthschaftlichen Interesse des preußischen Staates liegt. Das heißt doch in der That aus Prinzipienreiterei das öffentliche Wohl gefährden, denn es würde den Staat nöthigen, wenn die Berlin-Wetzlarer Bahn zur Ausführung kommen soll, eine Parallelbahn neben der Halle-Kasseler Bahn zu bauen, die der Staat garantirt hat. Was den zweiten angeregten Punkt betrifft, so möchte ich ersuchen, die üblen Zeiten, in denen wir ja gegenwärtig leben, zu berücksichtigen. Die Nothlage der verschiedenen Bahnen ist ja kein Geheimniß. Jetzt mit Zwangsmaßregeln vorzugehen, würde in der That die größten Kalamitäten und Uebelstände hervorrufen, die jedenfalls nicht in der Absicht des Hauses liegen können. Ich selbst habe die Sache ja übernommen, wie sie augenblicklich liegt. Die Magdeburg-Leipziger Bahn war ihrerseits mit der Ausführung der Linien theilweise vorgegangen, die üblen Zeiten hinderten sie, mit Schnelligkeit und Energie das Unternehmen zu Ende zu führen, wie es vielleicht zu andern Zeiten möglich gewesen wäre. Werden doch selbst mit Rücksicht auf die Zeiten in diesem Hause mitunter Wünsche laut, daß der Staat seinerseits bereits konzessionirte Bahnen nicht bauen, wenigstens die bewilligten Mittel nur langsam verwenden möge. Wendet man dies auf Privatbahnen an, so wird eine billige Rücksicht auf die augenblickliche Sachlage besonders bei solchen Bahnen, die sich notorisch in nicht besonders günstiger finanzieller Lage befinden, gerechtfertigt sein. Ich kann offen und ehrlich erklären, daß ich voraussichtlich augenblicklich mit Zwangsmaßregeln irgend welcher Art vorzugehen mich nicht veranlaßt sehen werde. Auf der anderen Seite aber habe ich eine ganz bestimmte Stellung zu dieser Frage bereits eingenommen, ehe die Kommission die Anregung dazu gab. Als ich erfuhr, daß von der Generalversammlung und vom Verwaltungsrath beschlossen war, nicht weiter zu bauen, habe ich dem Verwaltungsrath und dem Direktorium eröffnen lassen, daß ich diese Beschlüsse vollständig ignoriren und auf Ausführung der Bahn dringen würde. Die von den Abgg. Wehrenpfennig und Weber gewünschte Stellung einer Kaution hat nicht die Bedeutung, daß, wenn solche Zeiten, wie die jetzigen, eintreten, die Gesellschaft durch den eventuellen Verlust der Kaution genöthigt wird, unter allen Umständen mit dem Bau vorzugehen. Es treten Verhältnisse ein, wo der Verlust der Kaution ein besseres Geschäft ist als die Ausführung des Eisenbahnbaues. Nun fragt man nach den Mitteln, die ich besitze, um derartige Bahnen zur Ausführung zu bringen. Diese Mittel hier zu erörtern, halte ich mich nicht für befugt, ich kann aber versichern, daß es mir bei gegebenen Gelegenheiten — und diese Gelegenheiten treten im Ressort der Eisenbahnverwaltung sehr häufig ein — nicht an Mitteln fehlt, derartige Angelegenheiten zum Abschluß zu bringen. Ich versichere, daß ich mit vollem Ernst diese Angelegenheit verfolgen werde, um die Mittel dazu nicht verlegen und nicht gewillt bin, die betreffende Eisenbahn-Gesellschaft von ihren Verpflichtungen zu entbinden.

Abg. Windthorst (Meppen): Für die Resolution kann ich nach den Erklärungen des Handelsministers, in die ich ein Mißtrauen zu setzen keinen Anlaß habe, nicht stimmen. In Bezug auf den ersten Theil der Kommissionsanträge muß ich indeß an meiner Auffassung festhalten. Ich habe allerdings in Hannover dafür gewirkt, daß auch der Staat seinerseits Eisenbahnen baut und sie nicht allein den Privaten überläßt, aber ich bin stets ebenso entschieden dafür gewesen, daß den Privatgesellschaften, die ordentlich und gut fundirt sind, die Möglichkeit ihrerseits zu bauen, nicht allein nicht genommen, sondern erleichtert werde.

§ 1 wird hierauf angenommen. Desgleichen wird ohne Diskussion der § 2 (welcher den zum Ankauf der Bahn erforderlichen Geldbetrag auf 28,500,000 M. festsetzt) sowie die §§ 3 und 4 des Gesetzes und schließlich die von der Kommission beantragte Resolution genehmigt.

Es folgt die zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für die Prioritätsanleihen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft bis auf Höhe von 29,730,000 M.

§ 1 lautet nach den Kommissionsbeschlüssen: Der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft wird die Garantie des Staates für die Verzinsung der von ihr in Gemäßheit der Privilegien vom 18. November 1871 und 17. Juli und 7. August 1872 aufgenommenen Anleihen in Höhe von zusammen 6,910,000 Thlr. = 20,730,000 M., sowie einer noch aufzunehmenden Anleihe bis auf Höhe von 9,000,000 Mark nach Maßgabe des beigedruckten, unterm 7. Juli 1875 mit der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages hiermit und zwar in der Art bewilligt, daß die Konvertirung der Schuldverschreibungen der aufgenommenen Anleihen, sobald es die Staatsregierung verlangt, und unter den von der letzteren festzustellenden Bedingungen zu bewirken ist.

Abg. v. Tempelhoff wendet sich in längerer Rede, die wir später mittheilen werden, gegen die Rede Lasker's bei der ersten Lesung der Vorlage und bittet, die letztere abzulehnen.

Abg. v. Benda: Nach meiner Ansicht handelt es sich hier darum, die auf diesem Gebiete geschlagenen Wunden zu heilen, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt. Man darf nicht alle Unternehmungen verdammen, weil bei ihrer Entstehung unsaubere Hände betheiligt gewesen sind, man darf nicht die Unschuldigen treffen, nachdem bekanntermaßen die Schuldigen sich überall zurückgezogen haben; und zu den Unschuldigen rechne ich die Prioritätenbesitzer dieser Eisenbahn. Solche Aeußerungen und Anschuldigungen, wie sie der Vorredner vorgebracht hat, müssen mehr substanzirt sein, als dies in seiner Rede der Fall war. Die Mitglieder der Kommission sind sämmtlich nach dem ersten Eindruck der Vorlage mit einer gewissen Reserve an sie herangegangen und wenn trotzdem schließlich von 15 Mitgliedern 11 für die Vorlage gestimmt haben, eins sich der Abstimmung enthalten hat und 3 gegen dieselbe gestimmt haben, so kann man doch wohl behaupten, daß dies Resultat der Schwere der sachlichen Gründe beizumessen ist, welche im Laufe der Diskussion für die Genehmigung der Vorlage hervortraten. Uebrigens ging die Uebereinstimmung der Kommission in den entscheidenden Punkten noch weiter. Alle Mitglieder waren darin einverstanden, daß es sich um eine ausnahmsweise werthvolle Bahn handle, um eine Bahn, deren Werth auch dem Laien einleuchten müsse. Einstimmigkeit herrsche ferner darüber, daß diese Linie in andere Hände, als die des Staates, nicht übergehen dürfe, daß die von dem Vorredner hervorgehobenen Gesichtspunkte nicht entscheidend sein könnten, und daß man die Vorlage nicht ablehnen dürfe, um die Gesellschaft in den Konkurs zu treiben und dann aus dem Konkurs die Bahn billig zu erwerben. Man war auch darüber einig, daß es wünschenswerth gewesen wäre, die Bahn in freihändigem Ankauf zu erwerben, nur in dem Punkte gingen die Ansichten auseinander, daß die Mehrheit der Kommission glaubte, daß der Ankauf der Bahn unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht ausführbar sei, daß dagegen die Uebernahme der Garantie und der darüber geschlossene Vertrag nicht den schweren dagegen erhobenen Bedenken unterliege. Ich will davon absehen, daß vor dem Schlusse unserer Session es kaum noch möglich wäre, eine Generalversammlung der Gesellschaft zur Genehmigung des Verkaufs zu berufen, jedenfalls steht es fest, daß ein solcher Verkauf nur im Wege der Liquidation der Gesellschaft herbeigeführt werden könnte. Sie werden aus dem Berichte ersehen haben, daß unter den günstigsten Bedingungen 42 Millionen Mark, also 12 Millionen über die Prioritäts-Anleihe hinaus, nöthig sein würden, während der vorliegende Vertrag dem Staate die Möglichkeit eröffnet, das Eigenthum der Bahn nach 15 Jahren für wenig mehr, als für die Uebernahme der Schulden zu erwerben, bis dahin aber über dieselben, was Betrieb und Verwaltung anlangt, mit der ganzen Machtvollkommenheit eines Eigenthümers zu verfügen. Von zwei Möglichkeiten nehme ich die, welche das geringere Risiko mit sich bringt, und darüber, daß dies bei dem zweiten Wege der Fall sei, dürfte bei der Klarheit der Abmachung nicht zu zweifeln sein. Man befürchtet, es könnte aus den Prioritäten der Bahn ein unerfreuliches Spekulationspapier werden. Allerdings werden die Aktien an der Börse nach den Erfolgen der nächsten Jahre steigen oder fallen, sie werden aber nur denselben Schwankungen unterliegen, wie die Effekten aller anderen Bahnen. Man führt gegen die Vorlage als Präzedenz den ablehnenden Be-

Produkten-Börse.

Berlin, 17. Mai. Wind: NO. Barometer: 28,2. Thermometer: + 13° R. Witterung: bewölkt.

Weizen loko per 1000 Kilogr. 180—225 nach Qual. gef., gelber per diesen Monat 211,50—210,50 bz., Mai=Juni do., Juni=Juli 213,50 bis 212,50 bz., Juli=August —, Sept.=Okt. 214,50—214—214,50 bz. — Roggen loko per 1000 Kilogr. 150—169 nach Qual. gef., russ. 154—156,50, polnisch 154 156,50, schwed. 164—168 ab Bahn bz., per diesen Monat 156—155,50—156 bz., Mai=Juni 154,50—154—154,50 bz., Juni=Juli 153 bz., Juli=August do., August=Sept. —, Sept.=Oktbr. 155,50—155—155,50 bz. — Gerste loko per 1000 Kilogr. 144 183 nach Qual. gef. — Hafer loko per 1000 Kilogr. 150—195 nach Qual. gef., ost= u. westpr. 166—186, russ. 155—186, schwed. 186—190, pomm. und meckl. 186—190 ab Bahn bz., per diesen Monat 167,50 bz., Mai=Juni 166 166,50 bz., Juni=Juli 166 bz., Juli=August 161 G., Sept.=Okt. 157,50 bz. — Erbsen per 1000 Kilogr. Kochwaare 178—210 nach Qual., Futterwaare 170—177 nach Qual. — Leinöl loko per 100 Kilogr. ohne Faß — M. — Rüböl per 100 Kilogr. loko ohne Faß 64,5 bz., mit Faß per diesen Monat 65,3 bz., Mai=Juni 65,1 bz., Juni=Juli 65—64,8 bz., Juli=August –, Sept.=Okt. 63,8—63,6—63,7 bz. — Petroleum (Standard white) per 100 Kilogr. mit Faß loko 27 bz., per diesen Monat 24,5 bz., Sept.=Oktbr. 25,5 bz. — Spiritus per 100 Liter à 100 pCt. = 10,000 pCt. loko ohne Faß 47,3 bz., per diesen Monat —, loko mit Faß per diesen Monat 48,5—47,7—48,1 bz., Mai=Juni do., Juni=Juli 48,6—47,8—48,2 bz., Juli=August 49,3 48,6—49 bz., Aug.=Sept. 50,3—49,6—50 bz., Sept.=Oktbr. 50,4 49,8—50,1 bz. — Mehl. Weizenmehl Nr. 0 28—27, Nr. 0 u. 1 26—24,50 Mk. Roggenmehl Nr. 0 24—22,50 Nr. 0 u. 1 21,50—20 per 100 Kilogr. Brutto inkl. Sack, per diesen Monat 21,25—21,15—21,20 bz., Mai=Juni do., Juni=Juli do., Juli=August 21,40—21,35 bz., Aug.=Sept. —, Sept.=Okt. 21,60—21,55 bz. (B. u. H.=Z.)

Breslau, 17. Mai. [Amtlicher Produktenbörsen=Bericht.] — Roggen (per 2000 Pfd.) ruhiger, gekünd. 1000 Ctr., per Mai 154,50 bz., Mai=Juni 151,50 B., Juni=Juli 151,50 B., Juli=August —, Sept.=Okt. 154,50 bz. u. B. — Weizen 196 G., Sept.=Okt. —. — Gerste —. — Hafer 176 B., Mai=Juni —. — Raps 280 B. — Rüböl unverändert, gek. 300 Ctr., loko 66 B., per Mai 65 B., Mai=Juni 65 B., Sept.=Okt. 62 B., 61,50 G. — Spiritus fest, gek. — Liter, loko 47 bz. u. B., 46 G., per Mai u. Mai=Juni 47,30 bz., Juni=Juli 47,50 B., Juli=August 48 bz., August=Sept. 48,50 bz., Sept.=Okt. 49 B. — Zink ruhig.
Die Börsen=Kommission.
(Br. Hdls.=Bl.)

Stettin, 17. Mai. [Amtlicher Bericht.] Wetter: leicht bewölkt. Therm. + 14° R. Barom. 28 3. Wind: Nord.

Weizen ruhiger, pr. 1000 Kilo loko gelber 180—203 M., weißer 195—207 M., Mai=Juni 210—209,50 M. bz. u. Gd., Juni=Juli 211 bis 210,50 M. bez., Juli=August 213 M. bez., Sept.=Oktbr. do. — Roggen matter, pr. 1000 Kilo loko inländischer 159—163 M., Russ. 148—151 M., Mai=Juni 147—146,50 M. bz., Juni=Juli do., Juli=August 147 M. bez. u. Br., Sept.=Oktbr. 150,50—149,50—150 M. bez. u. Br., Oktbr.=Novmbr. 150 M. bez. — Gerste unverändert, pr. 1000 Kilo loko feine 165—173 M. — Hafer unverändert, pr. 1000 Kilo loko 160—180 M., pr. Mai=Juni 166 M. Br. u. Gd., Septbr.=Oktbr. 158,50 M. bz. — Erbsen ohne Umsatz. — Mais still, pr. 1000 Kilo loko 125—127 M. — Winterrübsen fest, pr. 1000 Kilo pr. Sept.=Oktbr. 290 M. bez. u. Gd. — Rüböl wenig verändert, pr. 100 Kilo loko ohne Faß 67 M. Br., pr. Mai 65 M. bz., Mai=Juni 65 M. Br., Juni=Juli 63,50 M. Br., Septbr.=Oktbr. 63—63,50 M. bez. u. Gd., 63,50 M. Br. — Spiritus wenig verändert, pr. 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 48,40 — 48,60 M. bez., Mai=Juni 48,40 M. bez., Juni=Juli 48,40—48,50 M. bez., Juli=August 49,30 bis 49,20 M. bez., August=Septbr. 50—49,90 M. bez., September=Oktober 50 M. bz. — Angemeldet: 3000 Ctr. Weizen, 30,000 Liter Spiritus. — Regulirungspreis für Kündigungen: Weizen 209,75 M., Roggen 146,75 M., Rüböl 65 M., Spiritus 48,40 M. — Petroleum, loko 12,30 M. bez., Regulirungspreis 12,30 M., pr. September=Oktober 12 M. Br.

Heutiger Landmarkt per 1000 Kilo: Weizen 189—201 Roggen 156—165, Gerste 156—171, Hafer 177—183, Erbsen 180—190, Kartoffeln 39—57, Heu 4—4,50, Stroh 42—54 M. (Ostſ. Z.)

Meteorologische Beobachtungen zu Posen.

Datum.	Stunde.	Barometer 260' über der Ostsee.	Therm.	Wind.	Wolkenform.
17. Mai	Nachm. 2	27" 11''' 75	+ 12°4	NW 2	trübe, St., Ni.
17. =	Abnds. 10	27" 11''' 39	+ 7°8	NW 2	ganz heiter.
18. =	Morgs. 6	27" 11''' 60	+ 5°0	NW 1	heiter, St.

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 16. Mai Mittags 1,70 Meter.
= = 17. = = 1,70 =

Berlin, 17. Mai. Die Besprechungen, welche hiesige Blätter an die Kanzler=Konferenzen geknüpft haben und nach denen die hier gefaßten Beschlüsse die Ungewißheit und Unklarheit der politischen Lage nicht klären dürften, hatten schon heute morgen stark verstimmt. Dazu meldete bei Eröffnung des Verkehrs ein Tel. B., daß England der hiesigen Abmachungen seine Zustimmung versage, eine Nachricht, welche selbstverständlich zu den weitgehendsten und eigenthümlichsten anderweiten Kombinationen Anlaß gab. Die Wirkung dieser Nachrichten drückte sich sofort in starken Herabsetzungen der Lombarden und Kreditaktien, Diskonto=Kommandit=Antheile und 1860er Loose aus, während Staatsbahn=Aktien und andere Spielpapiere vernachlässigt blie= Auch in fremd n Renten fanden einige Umsätze statt. Rheinisch=westfälische Bahnen gaben sofort Kleinigkeiten nach, erholten sich jedoch schnell, da man keinen besonderen Grund für Rückgänge des lokalen Marktes entdeckte. Ueberhaupt trat sofort einige Kauflust zu gedrückten Preisen ein, in Folge deren sich das Geschäft in den bevorzugten Papieren ziemlich lebhaft gestaltete. Andererseits kann aber auch die Hausse=Partei immer noch als zurückhaltend bezeichnet werden; dieselbe scheint das Bedenkliche der allgemeinen Lage nicht anzuerkennen und ist noch nicht zu Realisationen geschritten. Der Kampf zwischen beiden Parteien wird augenblicklich, nach der Stille der Vorwochen, um so erbitterter geführt, als der Monatsschluß rasch heranrückt und auf beiden Seiten ziemlich bedeutende Engagements bestehen dürften. Der anfänglichen Ermattung folgte bereits gegen Mitte der Börsenzeit eine Erholung; die politischen Gerüchte wurden als unbegründet angesehen und die bisherige Auffassung der Verhältnisse trat mit der Vornahme von Deckungen in den Vordergrund. Doch ließ zugleich die Lebhaftigkeit des Verkehrs rasch nach. Preußische Bahnen still und fest, Banken gut behauptet, Bergwerke ohne Geschäft, Industriewerthe meistens vernachlässigt. Anlagewerthe beliebt, namentlich Preußische, Deutsche und Russische; dagegen mußten sich Oesterreichisch=ungarische überwiegend kleine Einbußen gefallen lassen. Ostbahn und Lemberger, Raab=Grazer Loose und Staatseisenbahn belebt. Wechsel still und fest. Geld ohne Frage. Die zweite Stunde verlief abwartend und ermattete allmählich. — Per Ultimo notiren wir: Franzosen 444,50—3—44, Lombarden 114—2—113,50, Kreditaktien 221—3,50, Diskonto=Kommandit=Antheile 109—9,75—9,50, Laurahütte 55,75—6,60. Bochumer verloren 2½, Arenberger 2, Zentrum und Luise gewannen je 1½. Zum Schluß trat plötzlich Hausse ein.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 17 Mai 1876.

Preußische Fonds und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	104,50 bz
Staats-Anleihe	4	99,75 bz
Staats-Schldsch.	3½	94,00 bz
Kur- u. Nm. Sch.	3½	91,00 bz
Od.-Deichb.-Obl.	4½	
Berl. Stadt-Obl.	4½	102,30 bz
do. do	3½	93,25 G
Cöln. Stadt-Anl.	4½	
Rheinprovinz do.	4½	101,75 bz
Schldv. d. B. Kfm.	5	100,30 bz
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	101,90 G
do.	5	106,80 bz
Landsch. Central	4	96,00 bz G
Kur- u. Neumärk.	3½	85,90 bz
do. neue	3½	85,00 B
do.	4	95,30 bz
do. neue	4½	103,50 bz
N. Brandbg. Cred.	4	95,30 bz
Ostpreußische	3½	85,80 G
do.	4	95,75 G
do.	4½	102,00 G
Pommersche	3½	84,60 G
do.	4	95,20 bz G
do.	4½	102,60 G
Posensche, neue	4	94,80 B
Sächsische	4	
Schlesische	3½	
do. alte A. u. C.	4	
do. A. u. C.	4	
Westpr. rittersch.	3½	84,75 bz
do.	4	96,00 B
do.	4½	101,40 B
do. II. Serie	5	106,10 G
do. neue	4	98,00 bz
do.	4½	101,20 bz
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	97,70 bz
Pommersche	4	97,50 B
Posensche	4	96,90 bz
Preußische	4	97,00 B
Rhein- u. Westfäl.	4	98,10 bz
Sächsische	4	98,70 bz
Schlesische	4	97,20 bz B
Souvereigens		20,34 G
Napoleonsd'or		16,20 G
do. 500 Gr.		
Dollars		4,17.5 G
Imperials		
do. 500 Gr.		1392 bz G
Fremde Banknot.		
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		81,10 bz
Oesterr. Banknot.		169,10 bz
do. Silbergulden		175 bz
do. ½ Stücke		
Russ. Noten		267,50 bz

Deutsche Fonds.

P.-A. v. 55 a 100th.	3½	131,10 bz
Hess. Prsch a 40th.	—	254,40 B
Bad. Pr.-A. v. 67	4	118,40 bz G
do. 35fl.-Obligat.	—	135,60 bz
Bair. Präm.-Anl.	4	121,60 bz G
Brschw. 20thl.-L.	—	82,90 bz G
Brem. Anl. v. 1874	4½	101,50 G
Cöln-Md.-Pr.-A.	3½	109,50 bz
Dess. St. Pr.-Anl.	3½	116,00 B
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	109,25 bz
do. II. Abth.	5	106,75 G
Hb. Pr.-A. v. 1866	3	170,50 bz
Lübecker Pr.-Anl.	3½	170,90 bz
Mecklb. Eisenbsch.	3½	89,70 bz B
Meininger Loose	—	20,20 bz
do. Pr.-Pfdbr.	4	102,00 B
Oldenburg. Loose	3	135,00 bz
D.G.-C.-B.-Pf. 110	5	102,75 bz
do. do.	4½	96,25 bz
Dtsch. Hypoth. unk.	5	101,00 bz G
do. do.	4½	95,75 bz G
Mein. Hyp.-Pfd.	5	100,50 B
Nrdd. Grdcr H. A.	5	100,75 bz G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	101,50 bz G
Pomm. H.-B. I. 120	5	105,00 G
do. II. IV. rz. 110	5	101,75 G

Pomm III. rz. 100	5	100,50 bz
Pr. B.-C.-H.-Br. kd.	5	100,00 G
do. unk. rückz. 110	5	103,30 bz G
do. do. 100	5	101 bz G
Pr C.-B. Pfdb. kd.	4½	100,25 B
do. unk rückz. 110	5	107,90 bz
do (1872 u. 74)	4½	98,50 bz
do. (1872 u. 73)	5	101,50 bz
do. (1874)	5	101,50 bz
Pr. Hyp.-A.-B 120	4½	99,00 bz G
do do.	5	100,20 bz G
Schles. Bod.-Cred.	5	100,25 G
do do	4½	94,25 bz
Stett. Nat.-Hyp	5	101,00 bz
do. do.	4½	98,00 bz
Kruppsche Oblig.	5	101,80 bz

Ausländische Fonds.

Amerik. rckz. 1881	6	104,30 bz B
do. do. 1885	6	99,90 bz
do Bds (fund.)	5	102,25 bz
Norweg. Anl.	4½	
New-Yrk Std.-A	7	102,30 G
do Goldanl	6	101,30 G
New Jersey	7	94 20 B
Oest. Pap.-Rente	4½	54,75 bz
do. Silb.-Rente	4½	58,20 bz G
do. 250 fl. 1854	4	96,00 bz B
do. Cr. 100 fl 1858	—	300,00 G
do. Lott.-A. v. 1860	5	98,00 bz G
do. do. v. 1864	—	265,00 bz
Ung. St.-Eisb.-A.	5	68,50 bz B
do. Loose	—	143,00 bz G
do. Schatzsch I.	6	85,20 bz B
do. do. kleine	6	85,90 bz B
do. do. II.	5	82,75 bz B
Italienische Rente	5	70,80 G
do. Tabak-Obl	6	101,20 bz
do. do. Actien	6	510 B
Rumänier	8	93,50 bz
Finnische Loose	4	39,00 G
Russ Centr Bod.	5	88 bz
do. Engl A. 1822	5	98,00 bz
do. do. A. v. 1862	5	98,00 bz G
Russ-Engl. Anl.	3	
Russ fund. A. 1870	5	102,30 G
Russ cons. A 1871	5	97,90 bz
do do. 1872	5	98,25 G
do. do 1873	5	98,25 G
do. Bod Credit	5	86,30 bz G
do Pr. A v. 1864	5	177,00 bz G
do. do. v. 1866	5	172,00 bz
do. 5. A. Stiegl.	5	
do. 6. do. do.	5	96,40 bz
do. Pol.-Sch.-O.	4	84,90 bz
do. do kleine	4	83,00 bz
Poln. Pfdb. III. E.	4	
do. do	5	77,00 bz G
do Liquidat.	4	68,25 bz
Türk. Anl. v. 1865	5	10,50 G
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez	3	31,25 bz B

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	
do. 109 fl. 1 M.	
London 1 Lstr. 8 T.	
do. do. 3 M.	
Paris 100 Fr. 8 T.	
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	
do. do. 100 F. 2 M.	
Wien öst. Währ. 8 T.	169,00 bz
Wien öst. Währ. 2 M.	167,80 bz
Petersb. 100 R 3 W.	265,80 bz
do. 100 Rub. 3 M.	262,70 bz
Warschau 100 R. 8 T.	266,60 bz G

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4, für Lombard 5 pCt.; Bankdisconto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. — , Hamburg , Leipzig —, London 2, Paris —, Petersburg 6½, Wien 4½ pCt.

Bank- und Credit-Aktien.

Badische Bank	4	102 00 B
Bk. f. Rheinl u. Westf	4	63,00 bz
Bk. f. Sprit- u. Pr H.	4	63,50 bz G
Berliner Bankverein	4	81,90 bz
do. Comm.-B. Sec	4	59,00 B
do. Handels Ges.	4	85,50 bz G 86 bz
do Kassen-Verein	4	170,00 bz
Breslauer-Disc.-Bk.	4	62,50 bz
Centralbk. f. Bauten	4	17,60 bz G
Centralbk. f. Ind. u. H.	4	68,00 bz G
Cent.-Genossensch. B.	fr.	96,50 bz G
Chemnitzer Bank-V.	4	74,00 B
Coburger Credit-V.	4	67,75 B
Cöln. Wechslerbank	4	73,00 bz B
Danziger Bank	fr.	128 00 G
Danziger Privatbank	4	118,50 G
Darmstädter Bank	4	101,50 bz G
do. Zettelbank	4	94,50 bz B
Dessauer Creditbank	4	10,60 G 70 B
do. Landesbank	4	116,50 B
Deutsche Bank	4	80,00 bz B
do. Genossensch.	4	90,75 G 93 G
do. Hyp.-Bank	4	92,50 G
do. Reichsbank	fr.	
do. Unionbank	4	76,50 G
Disconto-Comm.	4	111,10 bz
do Prov.-Discont	4	81,00 bz G
Geraer Bank	4	80,50 bz G
do. Creditbank	4	51,75 G
Gew.-B. H Schuster	4	11,90 bz
Gothaer Privatbank	4	85,75 bz B
do. Grundcreditbk	4	106 B 100 B
Hypothek. (Hübner)	4	126,25 G
Königsb. Vereinsbank	4	81,50 G
Leipziger Creditbank	4	116,00 B
do. Discontobank	4	70,00 B
do. Vereinsbank	4	82,50 G
do. Wechselbank	4	64,50 G
Magdeb. Privatbank	4	104,00 B
Mecklenb. Bodencredit	4	73,90 G
do. Hypoth. Bank	4	67,00 bz B
Meininger Creditbank	4	78,20 bz
do. Hypothekenbk	4	100 00 bz G
Niederlausitzer Bank	4	84,75 B
Norddeutsche Bank	4	126,00 G
Nordd. Grundcredit	4	98,25 bz G
Oesterr. Credit	4	
do. Deutsche Bank	4	90.00 G
Ostdeutsche Bank	fr.	86,00 G
Posener Spritactien.	4	
Petersb. Discontobank	4	101,00 B
do. Intern. Bank	4	97,00 G
Posen. Landwirthsch.	4	60,00 B
Posener Prov.-Bank	4	99,00 bz G
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Boden-Credit	4	98,00 bz G
do. Centralboden.	4	118,00 bz B
do. Hyp. Spielh.	4	120,60 G
Product. Handelsbank	4	84,00 bz
Provinz.-Gewerbebk.	4	42,75 bz G
Rittersch. Privatbank	4	125 00 G
Sächsische Bank	4	119,90 bz
do. Bankverein	fr	92,25 G
do. Creditbank	4	80,50 bz G
Schaaffhaus. Bankv.	4	66,20 bz
Schles. Bankverein	4	82,75 bz
Schles. Vereinsbank	4	87,75 bz B
Südd. Bodencredit	4	111,90 bz
Thüringische Bank	4	73,00 bz G
Vereinsbank Quistorp	fr.	5,00 bz B

Industrie-Actien.

Brauerei Patzenhofer	4	100,50 G
Dannenb. Kattun	4	17,00 G
Deutsche Baugeś.	4	48,25 G
Deutsch. Eisenb. Bau.	4	12,25 bz
Dtsch. Stahl u. Eisen	4	
Donnersmarckhütte	4	15,00 G
Dortmunder Union	4	6,90 bz
Egell'sche Masch Act.	4	15,75 G
Erdmannsd. Spinn.	4	22,50 G
Flora f. Charlottenb.	4	14,30 G
Frist u. Roßm. Nähm.	4	41,00 G
Gelsenkirch. Bergw	4	104,40 bz B
Georg-Marienhütte	4	63,40 bz
Hibernia u. Shamr.	4	35,50 bz G
Immobilien (Berl.)	4	79,00 bz G
Kramsta, Leinen F.	4	
Lauchhammer	4	19,00 bz B
Laurahütte	4	56,40 bz
Luise Tiefbau-Bergw.	4	20,00 bz G
Magdeburg. Bergw.	4	114,10 bz
do. Spritfabrik	4	19,75 G
Marienhütte Bergw.	4	62,00 B
Massener Bergwerk	4	21 50 G
Menden u. Schw. B.	4	49,00 bz G
Oberschles. Eis.-Bed	4	27,00 bz G
Ostend	4	15 00 B
Phönix B.-A. Lit. A.	4	57,00 bz G
Phönix B.-A. Lit. B.	4	38,00 bz G
Redenhütte	4	0,75 G
Rhein.-Nass. Bergwerk	4	87,50 B
Rhein.-Westfäl. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	48,00 B
Union-Eisenwerk	4	5,50 bz G
Unter den Linden	4	18,10 G
Wäsemann Bau-V.	4	
Westend (Quistorp)	fr.	3 00 bz G
Wissener Bergwerk	4	25,00 B
Wöhlert Maschinen	4	17,75 G

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Aachen-Mastricht	4	22,10 bz
Altona-Kiel	4	118,60 bz
Bergisch-Märkische	4	83,40 bz
Berlin-Anhalt	4	105,75 bz
Berlin-Dresden	5	25,40 bz
Berlin Görlitz	4	39,25 bz
Berlin-Hamburg	4	175,00 bz G
Berliner Nordbahn	fr.	
Brl.-Potsd. Magdeb.	4	80,50 bz G
Berlin-Stettin	4	122,50 bz G
Bresl.-Schw.-Freibg.	4	76,75 bz
Cöln-Minden	4	100,25 bz
do. Litt. B.	5	98,50 bz G
Halle-Sorau-Guben	4	12,90 bz B
Hann.-Altenbeken	4	15,00 bz
do. II Serie	4	
Märkisch-Posener	4	21,40 bz B
Magd.-Halberstadt	4	70,80 bz
Magdeburg-Leipzig	4	234,25 bz
do. do. Litt. B.	4	96.00 bz G
Münster-Hamm	4	98,00 B
Niederschles.-Märkisch	4	98,00 B
Nordhausen-Erfurt	4	35,25 bz
Oberschl. Litt. A. u. C.	3½	139,40 bz
do. Litt. B.	3½	128.00 bz
do. Litt. E.	5	
Ostpreuß. Südbahn	4	26,50 bz G
Pomm. Centralbahn	fr.	
Rechte Oder-Uferbahn	4	102,00 bz
Rheinische	4	116,10 bz
do. Litt. B. v. St. gar.	4	93,90 G
Rhein Nahebahn	4	14 30 bz G
Stargard-Posen	4½	101,10 G
Thüringische	4	120,00 B
do. Litt. B. v. St. gar.	4	89,75 bz G
do. Litt. C. v. St. gar.	4½	100,00 G
Weimar-Geraer	4½	52,00 bz
Albrechtsbahn	5	16,40 G
Amsterdam-Rotterd.	4	111,80 bz
Aussig-Teplitz	4	112,30 bz
Baltische	3	54,50 bz
Böhm. Westbahn	5	75,75 G
Brest-Grajewo	4	24,00 bz
Brest-Kiew	4	47,10 G
Dux Bodenbach	4	8,50 bz G
Elisabeth-Westbahn	5	61,00 bz
Kaiser Franz Joseph	5	55,00 bz
Galiz. (Karl Ludwig)	5	80,75 bz
Gotthard Bahn	6	48,00 bz
Kaschau-Oderberg	5	41,75 bz
Ludwigsh.-Bexbach	4	176,00 G
Lüttich Limburg	4	25 30 G
Mainz-Ludwigshafen	4	99,30 bz
Oberhess. v. St. gar	3½	72,90 bz
Oestr. frz Staatsbahn	4	
do. Nordwestbahn	5	214,00 G
do. Litt. B.	5	68,75 bz
Reichenb. Pardubitz	4½	49,30 G
Kronpr. Rudolfsbahn	5	44,90 bz G
Rjask Wyas	5	
Rumänier	4	19,25 19,50 bz
Russische Staatsbahn	5	108 00 G
Schweizer Unionbahn	4	7,10 bz G
Schweizer Westbahn	4	16,10 bz G
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau Prag	4	42,00 bz
Vorarlberger	5	43,75 bz
Warschau-Wien	4	197,50 G

Eisenbahn-Stammprioritäten

Altenburg Zeitz	5	101,00 G
Berlin Dresden	5	70,10 bz
Berlin-Görlitzer	5	82,00 bz
Berliner Nordbahn	fr.	
Breslau Warschau	5	26 00 G
Chemn.-Aue-Adorf	5	20,00 bz G
Crefeld-K. Kempen	fr.	
Gera-Plauen	5	25,40 bz
Halle-Sorau-Guben	5	24,00 bz G
Hannover-Altenbek.	5	34,50 bz G
do. II. Serie	5	
Leipz. Gaschw.-Ms.	5	
Märkisch Posen	5	70,25 bz B
Magdeb.-Halberst. B.	3½	
do. do C.	5	89,80 G
Münster-Enschede	5	11,10 bz
Nordhausen-Erfurt	5	35,75 bz
Oberlausitzer	5	47,00 bz G
Ostpreuß. Südbahn	5	75,50 bz G
Rechte Oderufer-Bahn	5	107,00 bz G
Rheinische	4	
Rumänische	8	75,00 bz B
Saalbahn	5	28,50 G
Saal Unstrutbahn	5	10,25 bz G
Tilsit-Insterburg	5	70,75 bz
Weimar-Geraer	5	28,90 bz

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	90,75 B
do. do. II.	5	97,75 B
do. do. III.	5	97,75 B
Berg.-Märkische I.	4½	99,50 G
do. II.	4½	
do. III. v. St. g.	3½	85,50 bz G
do. do. Litt. B.	3½	85,50 bz G
do. do. Litt. C.	3½	77,00 B
do. IV.	4½	
do. V.	4½	97,50 bz
do. VI.	4½	97,70 G
do VII.	5	102,60 bz
Aachen-Düsseldorf I.	4	90,00 bz
do. do. II.	4	
do. do III.	4½	
do. Düss.-Elb.-Pr.	4	
do. do. II.	4½	97 B
do. Dortmd.-Soest	4	
do. do. II.	4½	103,90 bz
do Nordb. Fr. W.	5	95,00 G
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	
do. do III.	4½	95 G
Berlin-Anhalt	4	
do.	4½	100,25 B
do. Litt. B.	4½	100,25 B
Berlin-Görlitz	5	102,25 G
do. do.	4½	92,75 B
Berlin-Hamburg	4	94,25 B
do. do. II.	4	94,25 B
do. do. III.	5	104,00 G
Berl.-Potsd. M. A. B	4	92,00 G
do. do. C.	4	91,00 G
do. do. D.	4½	96,10 G
do do. F	4½	93,60 bz
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	93,25 bz
do do. III.	4	92,75 bz
do. IV. v. St. g.	4½	102,80 G
do. VI. do.	4	
do. VII.	4½	97,75 G
Bresl.-Schw.-Freibrg.	4½	
do. do. Litt. G	4½	
do. do. Litt. H.	4½	
do. do. Litt. I.	4	
Cöln-Minden IV.	4	93,00 B
do. do. V.	4	90,10 G
do. do. VI.	4½	97,60 B
Halle-Sorau-Guben	5	98,10 bz G
do. do. II.	5	98,00 bz
Hannov.-Altenbek. I.	4½	94,95 G
do. do. II	4½	94,95 G
do. do. III	4½	86,75 bz G
Märkisch-Posener	5	102,25 B
Magdeb.-Halberstadt	4½	
do. do. de 1865	4½	97,25 B
do. do de 1873	4½	94,90 G
do. Leipzig de 1867	4½	
do. do. de 1873	4½	
do. Wittenberge	3	72,50 B
do. do.	4½	
Niederschles.-Märk. I.	4	97,50 G
do. II a 62½ thlr.	4	
do. Obl. I. u. II	4	97,50 B
do. do. III conv	4	97,00 B
Nordhausen-Erfurt I.	5	
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	93,50 B
do. D.	4	93,50 G
do. E.	3½	
do. F.	4½	
do. G.	4½	99,00 B
do. H.	4½	101,20 bz
do. v. 1869	5	103,90 bz G
do. v. 1873	4	91,00 G
Oberschles. v. 1874	4½	97,90 B
do. Brieg-Neisse	4½	
do. Cos.-Oderb.	4	99,25 bz G
do. do.	5	103,90 G
do. Niedsch. Zwgb.	3½	
do. Starg. Pos.	4	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Ostpreuß. Südbahn	5	101,50 G
do. Litt. B.	5	101,50 bz G
do. Litt. C.	5	101,50 B
Rechte-Oder-Ufer	5	
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	
do. von 1858, 60	4½	100,00 G
do. von 1862, 64	4½	100,00 G
do. v. 1865	4½	100,20 bz
do. 1869, 71, 73	5	103,00 bz G
do. v. 1874	5	103,20 bz G
Rh.-Nahe. v. St. g.	4½	102,50 B
do. II. do.	4½	100,50 B
Schlesw.-Holstein.	4½	
Thüringer I.	4	
do. II.	4½	
do. III.	4	100,75 G
do. V.	4½	99,50 B
do. VI.	4½	99,25 B

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	71,00 B
Gal. Karl-Ludwig. I.	5	81,10 G
do. do. II.	5	78,50 B
do. do. III.	5	75,90 bz
do. do. IV.	5	73,50 G
Lemberg-Czernow. I.	5	65,60 bz
do. II.	5	65,20 bz
do. III.	5	56,50 B
do. IV.	5	53,00 bz
Mähr.-Schles. Ctrlb.	fr.	17,50 bz
Mainz-Ludwigshafen	5	102,60 G
do. do	4½	
Oesterr.-Franz. Stsb.	3	316,50 bz G
do. Ergänzungsn.	3	301,00 bz
Oesterr.-Franz. Stsb.	5	96,00 bz B
do II. Em.	5	96,00 bz B
Oesterr. Nordwestb.	5	72,25 G
Oest. Nrdwstb. Litt. B.	5	59,30 bz G
do. Goldpriorität.	5	
Kronpr. Rud Bahn	5	67,00 G
do. do. 1869	5	65,00 B
do. do. 1872	5	63,40 bz
Rab-Graz Pr.-A.	4	71,00 bz
Reichenb. Pardubitz.	5	72,10 G
Südösterr. (Lomb.)	3	225,25 bz G
do. do. neue	3	222,00 bz G
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	101,00 G
do. do. 1877	6	102,00 G
do. do. 1878	6	103,00 G
do. do. Oblig.	5	74,00 bz
Baltische, gar.	5	86,60 bz
Brest-Grajewo	5	73,00 bz
Charkow-Asow. g.	5	95,00 bz G
do. in Lstr. a 20.40	5	91,50 G
Charkow.-Krementsch.	5	94,60 G
Jelez Orel, gar.	5	94,20 bz G
Jelez-Woron., gar.	5	96,00 G
Koslow.-Woron	5	95.70 bz
Koslow.-Woron. Obl.	5	83,20 bz
Kursk. Chark. gar.	5	94,75 bz
K. Chark.-As. (Obl)	5	90,00 bz
Kursk.-Kiew, gar.	5	95,75 bz
Losowo Sewast	5	90,75 bz
Mosco-Rjäsan, g.	5	99,50 bz G
Mosk.-Smolensk	5	95,70 G
Schuja Ivanowo	5	94,80 bz
Warschau Teresp.	5	94,25 bz G
do kleine	5	94,75 G
Warschau-Wien II.	5	95,00 G
do. III	5	91,50 G
do. IV	5	86,40 bz
Zarskoe-Selo	5	82,50 G

Verlag von W. Decker u. Comp. (E. Röstel) in Posen